

hermosos y reclusos valles que se hallan en el lado occidental de la cordillera. Ante ellos se presentaba una aldehuela de unas 30 o 40 casas, y una iglesia antigua muy bella. El sol se hallaba ya próximo al horizonte y bajo el ancho pórtico, á la sombra de los muros del templo, se encontraban sentados casi todos los habitantes del lugar, que ostentaban el traje de los días festivos. Los vivos colores que brillaban en los vestidos de las mujeres y en las alegres fajas de los hombres, daban al cuadro un aspecto pintoresco, que no pudo por menos de impresionar á los recién llegados, ante el espectáculo tan nuevo como inesperado.

Entre los aldeanos se hallaban sentados dos ancianos de aspecto venerable, cuyos sombreros de teja indicaban que pertenecían al clero. Dos grupos de muchachas y de niñas bailaban ante el pórtico al son de una gaita y como á unos cien metros, varios jóvenes del lugar se dedicaban á ejercicios atléticos, escenas todas que se desarrollaban al abrigo de la antigua iglesia y con la sanción de sus ministros. El espectáculo era hermoso é impresionó profundamente á los caminantes, cuando lo contemplaron más de cerca. Los campesinos les saludaron cortésmente, facilitándoles lo que necesitaban, obsequiándoles con algunos melones traídos de los inmediatos huertos. Jorge Stephenson, más tarde solía recordar aquel cuadro sencillo y conmovedor, que calificaba de los más notables que jamás había visto.

Al fin llegaron al terreno por donde había de pasar la proyectada línea, yendo de Irún á San Sebastián, Santander y Bilbao, donde fueron recibidos

por comisiones de las clases más distinguidas de la sociedad, que estaban interesadas en el asunto. En Reinosa, Stephenson examinó cuidadosamente los pasos de las montañas y los barrancos, á través de los cuales era posible construir un ferrocarril. Levantábase al rayar el alba dedicándose inmediatamente á trabajos agronómicos, hasta que llegaba la noche. Con frecuencia su lugar de descanso, durante la noche, era el suelo de una miserable cabaña. Así pasó laboriosamente ocupado unos diez días, tras lo cual continuó el viaje, cruzando las provincias castellanas, sin dejar de hacer estudios y reconocimientos del terreno, hasta llegar á Madrid. El plan propuesto comprendía la compra del canal de Castilla, propiedad que fué también necesario examinar, trasladándose más tarde al Escorial, situado al pie de la sierra del Guadarrama, donde observó que habría necesidad de construir dos túneles formidables, á lo cual había que agregar que el país, entre el Escorial y Madrid, era difícil de excavar y había de ofrecer muy serios inconvenientes y causar muchos gastos.

Teniendo todo esto en cuenta, así como la importancia que se esperaba adquiriera el tráfico de la línea propuesta, sir Joshua Walmsley, aconsejado por Stephenson, ofreció construir la referida línea, á condición de que se cediera á la compañía el terreno necesario para el caso; permitiéndosele cortar de los bosques del Estado toda la madera que pudiera hacer falta para el ferrocarril. Exigia además, que todo el material que conviniera traer del exterior, para la construcción de la línea, fuera admitido libre de todo derecho. Por su parte, y á

cambio de estas concesiones, la compañía se ofrecía á vestir y alimentar á los miles de presidiarios que tuviera ocupados en los movimientos de tierra.

El general Narváez, nombrado después duque de Valencia, recibió á los dos viajeros prestando buena acogida á su proposición y manifestándose dispuesto á aceptarla. Sin embargo, era necesario que otros elementos, también de influencia, facilitaran su concurso para que el proyecto pudiera llevarse á la práctica. Los comisionados esperaron diez días para recibir la contestación del Gobierno español que no llegaba nunca. Las autoridades tuvieron la atención de invitarles á una corrida de toros, pero como ese no había sido precisamente el objeto de su viaje á España, declinaron cortésmente aquel honor. El resultado de todo esto, fué que Stephenson disuadiera á su amigo de presentar en Madrid la mencionada fianza; además de que ya para entonces, había formado un desfavorable concepto del proyecto, estimando que el tráfico no alcanzaría á una octava parte de la cantidad en que había sido calculado. Stephenson ansiaba volver á su patria. Durante su permanencia en Madrid se acordaba con frecuencia de su familia y amigos, y cuando parecía absorto por la cuestión del momento, le preocupaba la idea de lo que pudiera estar pasando entonces en su país. Pocos incidentes dignos de mención ocurrieron en el viaje de vuelta; pero entre ellos merece consignarse uno. Al recorrer en un carruaje descubierto el espacio que media entre Madrid y Vitoria, el cochero, con poca prudencia, obligó á las mulas á descender una pendiente, lo que fué motivo para

que se le recomendara contuviera el ganado; pero aquél, sospechando que sus pasajeros eran gente tímida, resolvió hacer precisamente todo lo contrario, fustigando á los animales y aumentando por consiguiente el peligro. Stephenson entonces, le mandó decir con la mayor tranquilidad: «Vamos á probar el procedimiento contrario: manifestadle deseos de que nos muestre la mayor velocidad á que pueden correr las mulas españolas.» El intérprete se lo dijo así al cochero y este, viendo que su artimaña no había dado juego, contuvo la marcha conservando una velocidad moderada durante el resto del viaje.

Como negocios de importancia requirieran su presencia en Londres, á fines de Noviembre, el viaje continuó casi sin interrumpirse, noche y día, y la fatiga que esto le causó, unida á las privaciones á que había estado sujeto durante el reconocimiento de los montes de España, empezaron á alterar de un modo sensible su salud. Al llegar á París se hallaba visiblemente enfermo, á pesar de lo cual resolvió continuar el viaje, llegando al Havre á tiempo de tomar el vapor para Southampton; pero á bordo se presentó una pleuresía, por lo que fué necesario sangrarlo. Después de algunas semanas de reposo en su casa, fué reponiéndose, poco á poco, pero así y todo su salud quedó algo quebrantada.